Opłacono ryczałtowo. Einzelpreis 0,50 zł. bezw. 0,25 Gmk

Wirtschaftskorrespondenz für POLEN

Anzeigenannahme für Deutschland: Kurt Walde, Breslau I.

Erscheint jeden Mittwoch und Sonnabend. Bezugspreis in Polen 4 Złoty, im Ausland 2,00 Goldmk. monatlich ausschliesslich Bestellgeld, freibleibend. Redaktion, Verlag und Administr. Katowice, M. Piłsudskiego 27 Telefon 168, 1998.

Anzeigenpreise nach festem Tarif. Bei jeder Beitreibung und bei Konkursen fällt jeglicher Rabatt fort. Erfüllungsort: Katowice, Wojewodschaft Schlesien. Bankverbindung: Diskontogesellschaft Katowice und Beuthen P. K. O. Nr. 304238 Katowice

Chefredakteur: Dr. Franz Goldstein, Katowice

Jahrg. V Katowice, den 26. Oktober 1928 Nr. 71

Zum Entwurf des neuen Zolltarifs.

Der jetzt geltende Zolltarif ist die Zusammensetzung einer ganzen Reihe von Zollverordnungen, wobei man zu beobachten hat, dass er grundsätzlich auf dem russischen Zolltarif aufgebaut ist.

Die negativen Auswirkungen des Zolltarifs veranlassten systematische Ergänzungen und Revisionen, obwohl die grundsätzlichen Fehler immer bestehen blieben. Zur Beurteilung dieses Zolltarifs genügt die Aeusserung des Prof. Kemmerer, wonach „sogar die besten Tarifkenner bei der Interpretation unseres jetzt gültigen Zolltarifs auf Schwierigkeiten stossen müssten".

Fast jeder Kaufmann hat Gelegenheit gehabt, sich zu überzeugen, dass die Zollämter ein und dieselbe Ware ganz verschieden verzollen und es kommt sogar oft vor, dass dasselbe Zollamt dieselbe Ware laut verschiedenen Zollpositionen verzollt. Es unterliegt keinem Zweifel, dass ein solcher Zustand zu Unsicherheiten im Wirtschaftsleben führt und jedwede kaufmännische Kalkulation unmöglich macht.

Diese Umstände veranlassten die Regierung, den bestehenden Zolltarif einer gründlichen Revision zu unterziehen und seine Fehler zu beseitigen, derart, dass er dem Charakter unseres Landes als Landwirtschaftsstaat angepasst werden soll. Schon im Jahre 1926 trat man an die Bearbeitung der Materie des neuen Zolltarifs heran, und auf Grund des gesammelten Materials steht man vor der Veröffentlichung des neuen Zolltarifs. Vom Entwurf des neuen Zolltarifs erfahren wir durch die amtlichen Veröffentlichungen des Ministeriums für Industrie und Handel, Band II, welche den Entwurf der Nomenklatur des neuen Zolltarifs enthalten.

In der Einführung des neuen Entwurfes wird der bisherige Zustand auf dem Gebiete des Zolltarifwesens provisorisch genannt. Der erste polnische Zolltarif vom Jahre 1919, sowie seine Revisionen vom Jahre 1924 und 1925, waren unter dem Gebot der Zeit geschaffen, hatten Merkmale einer übereilten Arbeit und kamen unter wirtschaftlichen Verhältnissen Polens zustande, die weit von der Sanierung lagen. Die Stabilisierung des Wirtschaftslebens, wie auch eine Reihe von anderen Umständen soll jetzt die Bearbeitung eines ersten, polnischen Zolltarifs veranlassen, der den Bedürfnissen unseres Wirtschaftslebens entsprechen soll.

Programm und Sammlung des Materials zum Zolltarif bearbeiteten das Ministerium für Industrie und Handel, das Finanzministerium und Landwirtschaftsministerium unter Anteilnahme von Kommissionen, in denen prominente Persönlichkeiten auf diesem Gebiete mitarbeiteten. Auf diese Weise entstand der Entwurf der Nomenklatur des Zolltarifs.

Einer der grundsätzlichen Fehler unseres Zolltarifes ist die zu schwache Differenzierung des Zolltarifes. Der polnische Zolltarif vom Jahre 1926 umfasst 11 Teile, 217 Positionen, ca. 1060 Punkte bei einer allgemeinen Anzahl von 1742. Wenn wir diesen Zolltarif mit anderen vergleichen, so stellen wir fest, dass diese viel differenzierter sind, z. B. hat der deutsche Zolltarif vom Jahre 1834 190 Positionen, vom Jahre 1902 1740 Positionen und der Zolltarif vom Jahre 1925 2300 Positionen. Der belgische Zolltarif umfasste im Jahre 1894 233 Positionen, der neue Zolltarif vom Jahre 1924 3038 Positionen. Der italienische Zolltarif vom Jahre 1896 umfasste 535 Positionen, vom Jahre 1911 2777 Positionen.

Daraus ist ersichtlich, wie jeder dieser Staaten mit seiner wirtschaftlichen Entwicklung an die Spezifizierung der Tarife geschritten ist. Auch unser Zolltarif, den wir oben erwähnt haben, und der 217 Positionen bei einer allgemeinen Anzahl von 1742 umfasst, erwies sich als unzureichend und der Entwicklung des Wirtschaftslebens Polens im Laufe von 10 Jahren zu wenig angepasst.

Der neue Entwurf, bezw. die Nomenklatur des Zolltarifs umfasst 19 Teile, 90 Gruppen, 1296 Positionen und 2840 Punkte. Verglichen also mit dem bis jetzt gültigen, stellt der neue Zolltarif sich folgendermassen dar:

	Zolltarif vom Jahre 1926	Entwurf des neuen Zolltarifs
Teile	11	19
Positionen	217	1296
Punkte	1060	2840
Zollsätze	1742	5200

Die Zusammensetzung des neuen ist dem alten Zolltarif ähnlich, d. h. dass zuerst einfache Erzeugnisse und Rohwaren und erst dann Erzeugnisse höheren Grades und höheren Wertes angeführt sind.

Der Entwurf der neuen Nomenklatur ist auf den Grundsätzen des Entwurfes des ökonomischen Komitees der Völkerbundsliga laut Anweisungen der internationalen Wirtschaftskonferenz in Genf bearbeitet. Diese im Mai 1927 stattgefundene Konferenz hat die Vereinheitlichung in gewissen Grenzen der Zollnomenklatur vorgeschlagen. Die Unterkommission von Experten, die vom ökonomischen Komitee der Völkerbundsliga ins Leben gerufen wurde, bearbeitete einen Rahmenentwurf der Zollnomenklatur.

Selbstverständlich erwies es sich als unmöglich, den Entwurf ganz zu übernehmen, da dieser nur als Muster dienen konnte, nach dem der unseren wirtschaftlichen Verhältnissen angepasste Zolltarif aufgebaut werden konnte. Dieser Umstand verursachte Aenderungen und Abweichungen im Verhältnis zum Genfer Entwurf.

Der polnische Entwurf ist selbstverständlich noch nicht endgültig und wird Aenderungen unterliegen, besonders bei Festsetzungen von Zollsätzen, da diese Aenderungen in der projektierten Nomenklatur nach sich ziehen werden. Bei der Festlegung der Zollsätze wird es sich als notwendig erweisen, manche Punkte und sogar Positionen zu vereinigen, während in anderen Fällen eine weitere Differenzierung erfolgen kann. Die Veröffentlichung des obigen Entwurfes gibt die Möglichkeit, den Wirtschaftskreisen, die keine Gelegenheit hatten, an den bisherigen Arbeiten teil zu nehmen, diese näher kennen zu lernen. Es ist zu erwägen, ob die Differenzierung der Zollpositionen nicht zu weit ging, denn wie einerseits ein zu wenig differenzierter Zolltarif negativ auf das Wirtschaftsleben sich auswirkt, kann anderseits ein zu differenzierter Zolltarif gleichfalls schlechte Folgen zeitigen. Wir müssen berücksichtigen, dass unser Zollbeamtenapparat an die verhältnismässig wenig differenzierten Tarife gewöhnt ist und jetzt plötzlich zu einem in hohem Grade differenzierten Tarif übergehen soll. Wir verstehen dies nicht in diesem Sinne, dass wir unseren Zolltarif an das Niveau des jetzigen Zollbeamtenapparates anpassen sollen, sondern wir im Gegenteil behaupten, dass man diesen Zollbeamtenapparat entsprechend ausbauen und vorbereiten soll.

Dr. L. Lampel.

Die wirtschaftlichen Beziehungen zwischen Schlesien und Polen.

Von Dr. Dr. h. c. Freymark.

Wir sind zu gemeinsamen Besprechungen zusammengetreten, um die Möglichkeiten einer Erleichterung und Förderung des Handelsverkehrs zwischen Polen und Schlesien zu erörtern, und folgen damit den Ueberlieferungen früherer Zeiten und Geschlechter. Worauf sind die engen wirtschaftlichen Beziehungen zwischen Schlesien und Polen in früheren Jahrhunderten zurückzuführen? Ich meine, in der Hauptsache doch auf die Verschiedenartigkeit des wirtschaftlichen Aufbaues beider Länder und ihrer gesamten Kultur. Auf beiden Seiten in früheren Jahrhunderten eine hoch entwickelte Kultur, die jedoch wesensverschieden war und auf verschiedenen Grundlagen beruhte. Beiden gemeinsam die Kulturarbeit der Kirche, die in Polen wie bei uns und in der ganzen Welt unvergängliche Werke geschaffen hat, im übrigen aber eine völlig verschiedene Kultur. Bei Ihnen in Polen auf der Grundlage der Landwirtschaft eine Kultur, die als aristokratisch bezeichnet werden kann und schönste Früchte getragen hat, die uns nicht nur auf den Herrensitzen, sondern auch in den Städten und schliesslich in den verschiedensten Aeusserungen der Kultur sinnfällig entgegentreten. Bei uns in Deutschland seit dem Mittelalter die städtische Kultur immer mehr in den Vordergrund tretend, die auch in den Zeiten des Niedergangs der hauptsächlichste Träger jedes kulturellen Fortschritts bei uns geblieben ist, die unsere Vorderen Werke hat schaffen lassen, die uns jetzt noch vielfach als Grundlage unserer Arbeit dienen und die die Stadtwirtschaft, gekennzeichnet vor allem durch Handel und Gewerbe, auch anderen Ländern vermittelt hat. Beide Kulturen waren dazu berufen, sich hier an der Berührungsstelle zu ergänzen und wechselseitig zu durchdringen. Es war eine Ehe, geschlossen auf Grund der Vernunft. Es fehlte so gut wie völlig an Reibungsflächen. Politische Gegensätze kamen weniger in Frage, nationale spielten damals überhaupt keine Rolle, vollends zwischen Polen und Schlesien, die sich in früheren Jahrhunderten nie im Kampfe begegnet sind und ihre Beziehungen völlig auf dem Boden wechselseitigen Vertrauens ausgestalten konnten.

Selbstverständlich blieben im Laufe der Zeiten Reibungen nicht ganz aus. Es entstand im Laufe der Zeiten ein Wettbewerb, und ein jeder suchte es dem anderen nachzutun. Es liegt nun einmal im Menschen begründet, dass er als lauteren Wettbewerb den ansieht, den er selbst dem anderen bereitet, als unlauteren den, den der andere ihm selbst macht. Es was jedoch ein Wettbewerb, wie wir ihn nicht entbehren können, wenn anders wir unsere Kultur überhaupt vorwärts treiben wollen, ein Wettbewerb, der als ein edler zu bezeichnen ist. Es war denn auch natürlich, dass dadurch die wechselseitigen polnisch-schlesischen Beziehungen trotz aller Reibungen im einzelnen bis in die Neuzeit hinein ungetrübt blieben. Polen sandte zu uns Erzeugnisse des Ackerbaues und der sonstigen Urproduktion, wir vor allem Erzeugnisse unseres eigenen Gewerbefleisses, und der Handel schuf auf das glücklichste einen Ausgleich zwischen dem Mangel und dem Ueberfluss an wichtigen Rohstoffen und Bedarfsgegenständen. Die Haupthandelsplätze diesseits und jenseits der Grenze standen in engsten Beziehungen zueinander und bildeten unentbehrliche, auf vertrauensvolles Zusammenarbeiten eingstellte und angewiesene Glieder des grossen Weltverkehrs der früheren Zeiten. Wenn man an die Handelsgeschichte früherer Jahrhunderte zurückdenkt, kann man kaum anders, als z. B. die beiden Namen Breslau und Kraków in einem Atemzuge zu nennen, und auch zu anderen Plätzen Polens, vor allem auch zu Warszawa, bestanden ähnliche Beziehungen, Kennzeichnend für die enge Kulturgemeinschaft ist u. a. die Beteiligung an dem Druck und dem Verlag von polnischen Druckwerken. Um die Mitte des 18. Jahrhunderts erschien ein grosser Teil der damaligen polnischen Literatur, die sich unter dem letzten König von Polen, dem geistreichen und kunstsinnigen Stanislaw August Poniatowski, zu ansehnlicher Höhe entwickelte, in einem Breslauer Verlag. Für die Ausbreitung des Sortimentsgeschäftes in Polen erwies sich die Verbindung mit der königlichen Bibliothek in Warszawa und der Universitätsbibliothek in Wilno als ganz besonders nützlich, weil die Breslauer Verlags-

firma Joh. Gottl. Korn durch deren Vermittlung die Ermächtigung erlangte, Bücher frei von den Zensurvorschriften in Polen einzuführen. Durch alle diese Umstände begünstigt, konnte das Kornsche Haus Kommanditen in Warszawa, Lwów und Poznań errichten. Das polnische Verlagsgeschäft, welches neben den Werken der polnischen Klassiker Kochanowski, Krasiński, Karpiński, Orzechowski u. a. auch die Herausgabe grosser polnisch-deutscher und polnisch-französischer Wörterbücher umfasste, erhielt einen solchen Aufschwung, dass der polnische Verlagskatalog der Firma Korn im Jahre 1790 nicht weniger, als 250 Werke aufwies. Schlesien nahm auf diese Weise an der Entwickelung der polnischen Kultur lebhaften Anteil und wurde zu einer Brücke zwischen Polentum und Deutschtum, die nicht nur die Beziehungen zwischen den Angehörigen beider Völker, sondern zum grossen Teil auch das Verständnis für polnisches Wesen in Deutschland zu vermitteln berufen war. Auch jetzt noch liegt uns Schlesiern wie keinem anderen deutschen Stamme diese Mission ob.

Die Erinnerung an die alten Verbindungen ist bei uns nicht nur durch die mündliche Ueberlieferung wachgehalten worden. Sie wird uns ständig sinnfällig vor Augen geführt durch die äussere Aehnlichkeit unserer schlesischen Handelsplätze mit denen Polens und durch die starken Beziehungen, die bis zu dem Weltkrieg zwischen uns im Südosten Deutschlands und den damaligen verschiedenen Teilgebieten des jetzt geeinten Polen bestanden. Und auch jetzt noch, trotz der schwierigen äusseren Verhältnisse, führt uns die Beobachtung des Handelsverkehrs und der Handelsstatistik auf das eindringlichste die Tatsache vor Augen, dass der Südosten Deutschlands und Polen auf einen engen wechselseitigen Verkehr angewiesen sind. Nach der polnischen Handelsstatistik für das erste Halbjahr dieses Jahres steht Deutschland mit 32,5 Proz., also fast einem Drittel der gesamten polnischen Ausfuhr, unter allen Abnehmern Polens bei weitem an erster Stelle. In weitem Abstand mit nicht viel mehr, als einem Drittel der deutschen Bezüge stehen Oesterreich und die Czechoslovakei. Von den anderen Staaten weist nur noch England eine lebhafte Beteiligung an der polnischen Ausfuhr auf (9,4 Proz.), während alle anderen Staaten hinter 5 Proz. zurückbleiben und zumeist nur einen Teil davon erreichen. Ein ähnliches Bild bei der Einfuhr von Waren nach Polen. Deutschland mit mehr als 25 Proz. bei weitem an erster Stelle stehend, ihm Nordamerika mit 14 Proz. mit der reichlichen Hälfte der Einfuhr aus Deutschland folgend. Alle anderen Staaten bleiben hinter 10 Proz. der polnischen Einfuhr zurück und erreichen zumeist nur einen Bruchteil davon. Besonders bemerkenswert ist dabei die ständige Zunahme des deutschen Verkehrs an dem gesamten polnischen Aussenhandel in Ein- und Ausfuhr im Laufe der letzten Jahre, wen auch der Verkehr des Jahres 1925, also in den Zeiten vor dem Zollkrieg, bei weitem noch nicht erreicht ist. Wir können leider die Zahlen des südostdeutschen Verkehrs, aus denen des gesamten deutschen Verkehrs nicht aussondern; würde uns dies möglich sein, so würde uns die Handelsstatistik zweifellos ein Bild enger wechselseitiger wirtschaftlicher Verflechtung zwischen Polen und Ostdeutschland geben, vor allem aber mit Schlesien als dem am östlichen Verkehr am meisten beteiligten Teil Deutschlands. Alles Zeichen dafür, dass die Macht der Verhältnisse doch schliesslich grösser ist, als alle äusseren Massnahmen.

Unter der Einwirkung der Macht der gesamten Verhältnisse: Welcher Umschwung in der ganzen Welt in der Einstellung gegenüber den Fragen des internationalen Jahrzehnts. Anfangs: in dem verständlichen Streben, nach den Leiden des Krieges die Kräfte zu sammeln und neue zu entfalten, die Neigung, im eigenen Lande möglichst selbst genügsam zu sein und sich gegen fremden Verkehr so sehr, als möglich abzuschliessen. Trotz aller Erfolge, die im einzelnen erzielt sein mögen, drängte sich auf Grund aller Erfahrungen immer die Frage auf: Führt dieser Weg wirklich zu dem angestrebten Ziel, schliesst er nicht vor allem eine starke Verteuerung der gesamten Erzeugung und der Lebenshaltung in sich, damit eine Schwächung der Wettbewerbsfähigkeit auf dem Weltmarkt, auf den nun einmal alle Länder angewiesen sind, wenn auch in verschiedenem Grad? Der Weg zu der Erkenntnis ist nicht leicht gewesen. Es liegt nun einmal im Wesen des Menschen begründet, dass die Gruppe derer, die aus fremden Erfahrungen lernen, verhältnismässig gering ist gegenüber der, die nicht aus fremden Erfahrungen lernen, und vollends gegenüber der, die weder durch eigene, noch durch fremde Erfahrungen sich belehren lässt. Und dasselbe, was von dem einzelnen Menschen gilt, gilt auch von den einzelnen Völkern. Und doch, wie hat sich inzwischen die Einstellung gegenüber den Fragen des Weltverkehrs gewandelt? Noch vor wenigen Jahren galt es z. B. in England als Glaubenssatz, dass jede Mark, die der Deutsche verliert, automatisch England zufliesst; jetzt ist diese Auffassung auf der ganzen Linie ersetzt worden durch die Auffassung: Jeder Schaden, den die deutsche Volkswirtschaft erleidet, fällt auf uns zurück, und umgekehrt. Und zu allen diesen durch das eigene Interesse gebotenen Rücksichten treten die auf die weitere Entwicklung der gesamten Kultur hinzu, die nun einmal Ziel jedes Lebens und jeder Arbeit eines Volkes ist. Es musste sich die Frage aufdrängen, ob nicht die weitere Entwicklung der Absperrungstendenzen den Fortgang unserer Kultur überhaupt in Frage stellen und vor allem bei uns in Europa das Wort von dem Untergang des Abendlandes zur Wirklichkeit machen müsste. Darum in der ganzen Welt an Stelle der früheren wechselseitigen wirtschaftlichen Kampfstellung das Bewusstsein der vielfachen wechselseitigen Bedingtheiten, das Gefühl der engen Interessengemeinschaft der verschiedenen Völker auf dem Gebiet der gesamten Kultur und vor allem der Wirtschaft. Man kann fast sagen, dass die Rücksichten auf die Erleichterung des Weltverkehrs, nicht allein zu einem Postulat der praktischen Vernunft, sondern zu einer Ehrenpflicht geworden sind: So eindringlich sind diese Gedankengänge allen Völkern durch die gemeinsamen Verhandlungen eingeprägt worden. Die Zeit ist noch zu kurz, als dass durchgreifende Folgen zu verspüren wären, und doch können wir mit Genugtuung feststellen, dass so manches bereits im letzt. Jahre erreicht worden ist, können wir sagen, dass wir einen guten Schritt weiter gekommen sind auf diesem Wege. Und sollte solche Auffassung nicht gerade von dem Verkehr zwischen Polen und Deutschland, insbesondere dem Südosten Deutschlands gelten, die nun einmal durch eine Grenze miteinander verbunden sind, von einer Ausdehnung, wie sie keiner der beiden Staaten sonst aufzuweisen hat, durch eine Grenze, die nicht infolge der geographischen Gestaltung eine unübersteigbare Schranke bedeutet, vielmehr zu einer engen Verflechtung der beiderseitigen Wirtschaften geradezu zwingt. Gewiss ist die wirtschaftliche Struktur Polens jetzt ganz anders, als in früheren Zeiten. Es ist nicht nur Agrarland, sondern birgt in sich eine auf den verschiedensten Gebieten hoch entwickelte Industrie. Aber weckt nicht gerade die wirtschaftliche Entwicklung, die Industrialisierung eines Landes neue Bedürfnisse, gibt sie nicht den Anreiz zu neuem Verkehr, wie gerade der Güteraustausch zwischen zwei industriell so hoch entwickelten Ländern, wie Deutschland und England zeigt? Es gilt nicht etwa die Zollgrenze vollkommen zu beseitigen, unbekümmert um die Lebensnotwendigkeiten beider Teile, sondern, wenn nicht zu freundnachbarlichen, so doch zu erträglichen Verhältnissen zu kommen, die unter voller Wahrung der wirtschaftlichen Lebensnotwendigkeiten beider Teile überflüssige Schranken beseitigen und eine Entwicklung des Verkehrs gestatten, die durch die gesamten Rücksichten auf die wirtschaftlichen Bedürfnisse vorgezeichnet ist. **Die Kernfrage ist natürlich die Frage des Handelsvertrages.** Es kommt uns, insbesondere uns Niederschlesiern, die wir nur einen kleinen Teil der deutschen Wirtschaft darstellen, nicht zu, uns an dieser Stelle über die Frage zu äussern. Die Stellungnahme dazu muss anderen Stellen vorbehalten bleiben. Welche Auffassung jedoch bei den Führern der Wirtschaft bei Ihnen und bei uns besteht, ist in den wiederholten Zusammenkünften in Berlin und Warszawa klar zum Ausdruck gebracht worden. Und schon die Tatsache, dass wir zu gemeinsamen Besprechungen zusammenkommen, bedeutet die Bejahung der Frage, ob wir gewillt sind, im Rahmen des Möglichen an einer gedeihlichen Lösung der Frage vertrauensvoll zusammenzuarbeiten.

Wir können heute nur in beschränktem Rahmen vom Standpunkt unserer besonderen Interessen heraus an die Erörterung einiger weniger, uns besonders berührender Fragen herantreten, und ich möchte mir erlauben, Ihre Aufmerksamkeit auf zwei für uns besonders wichtige Gebiete zu lenken, auf die Fragen des Verkehrswesens und die Fragen der Börsen, vor allem der Produktenbörse, die der Verkehrsregelung in Getreide und landwirtschaftlichen Erzeugnissen bestimmt ist. Zunächst die Fragen des Verkehrswesens. Im Vordergrund stehen die Fragen des Eisenbahnverkehrs. Seit dem Beginn des Eisenbahnzeitalters, also seit der Mitte des vorigen Jahrhunderts, sind die Bestrebungen, eine direkte Eisenbahnverbindung zwischen Breslau und Warszawa zu erlangen, nicht zur Ruhe gekommen. Welchen Erfolg sie erzielt haben, geht daraus hervor, dass vor Jahrzehnten die inzwischen längst verschwundene Breslau—Warschauer Eisenbahngesellschaft gegründet worden ist, die dadurch gekennzeichnet wurde, dass sie weder in Breslau, sondern in Oels begann, noch in Warszawa, sondern vielmehr wenige Meilen hinter Oels bei der damaligen preussisch-russischen Grenzstation Wilhelmsbrück aufhörte. Die Verbindung zwischen beiden Plätzen ist nur in grossen Bogen bei einem Umweg von drei Fünftel des direkten Weges möglich. Was bedeutet diese Erschwerung für den Verkehr zwischen Warszawa und Breslau, zwischen Warszawa und Leipzig und darüber hinaus über Frankfurt mit Frankreich und über Basel mit der Schweitz und Italien; denn die günstigste und nächste Route für diese Verkehrsbeziehungen wäre nun einmal die in Breslau unmittelbar anschliessende Strecke über Dresden. Die bisherigen Arbeiten führen über ungezählte getäusche Hoffnungen hinweg; sollte es nicht einmal möglich sein, sie neu aufleben zu lassen und endlich zu einem Ende zu führen, würde es sich dabei nicht um eine völkerverbindende Kulturart im wahrsten Sinne des Wortes handeln? Noch schlimmer, als die Bahnverbindung auf dieser Strecke sind Zugverbindungen. Wir haben bis vor kurzem eine Nachtverbindung zwischen Breslau und Warszawa gehabt, die 1,14 Uhr nachts hier abging und Warszawa 9 Uhr erreichte, also nicht ganz 8 Stunden erforderte. Jetzt müssen wir 6 Uhr abends von Breslau abfahren und erreichen Warszawa erst kurz vor 6½ Uhr morgens, gebrauchen über 12 Stunden, also über 4 Stunden mehr, als im vorigen Jahre. Bei der Rückfahrt reist man aus Warszawa 10 Uhr abends ab und erreicht Breslau nach 11 Uhr vormittags gegenüber früher 6 Uhr morgens, gebraucht also jetzt 5 Stunden mehr. Solange eine durchgehende Bahnverbindung nicht zu erzielen ist, müsste es sich doch wenigstens erreichen lassen, den früheren Zustand wiederherzustellen und die erst in diesem Jahre eingetretene Verschlechterung wieder rückgängig zu machen. Auf dem Gebiet des Eisenbahntarifwesens nenne ich nur die Frage der Aufstellung direkter Tarife, die für die Erleichterung des Verkehrs von wesentlicher Bedeutung sind. Auf dem Gebiet des Postwesens, auf dem wir in der letzten Zeit manche Verbesserung feststellen konnten, vor allem die Einführung des Postüberweisungs-, des Nachnahmeverkehrs mit Paketen und die Aufnahme des Postscheckverkehrs mit Polen. Weiter, um nur einige wenige Beispiele herauszugreifen: die Fragen des Luftverkehrs. Würde es nicht eine Grosstat bedeuten, wenn es gelänge, direkte Luftlinien von Breslau nach Warszawa einerseits, nach Kraków, Lwów, Kiew mit Fortführung nach Charkow, Teheran, nach Odessa und nach Bukarest einzulegen, würde nicht dadurch vor allem die Stellung Polens in dem gesamten Verkehrswesen durch die Gewinnung eines Anschlusses nach dem Westen in Breslau mit Prag — München und weiter mit Genf nach Marseille wesentlich befruchtet werden! Schliesslich noch die Fragen der Förderung des wechselseitigen Fremdenverkehrs. Sie, meine Herren aus Polen, kennen seit langem die zahlreichen, schlesischen Bäder und haben oft nicht nur ihre Heilkraft wohltätig empfunden, sondern auch die Lieblichkeit der Natur jener Orte genossen. Die jetzt bestehenden Verhältnisse stellen dem Besucher unserer Bäder schwere, für viele unüberwindliche Hemmnisse entgegen. Sie, meine Herren aus Polen, können uns nicht nur den Besuch Ihrer Städte mit ihren alten Kulturstätten bieten, sondern haben in Ihren Grenzen auch den nördlichen Teil eines an Naturschönheiten überreichen, den Vergleich mit jedem anderen Gebirge aufnehmenden, wildromantischen, ganz eigenartigen Hochgebirges, der Hohen Tatra, das uns Schlesiern in dem südlichen, zur Czechoslovakei gehörenden Teile voll vertraut ist, jedoch, zumal angesichts von dessen Ueberfüllung, geradezu zu öfteren Besuchen auch des polnischen, nördlichen Teiles mit seiner ganz anders gearteten Landschaft herausfordert. Aber auch hier ähnliche Hindernisse für uns, wie sie Ihnen bei dem Besuche unserer Bäder entgegenstehen. Erleichterung des Fremdenverkehrs bedeutet Vermittelung neuer Eindrücke und damit Bereicherung der Kenntnisse und der inneren Erlebnisse. Sie bedeutet wachsendes Verständnis für die Eigenart, die geistige Einstellung und das ganze Kulturleben, eines fremden Volkes und ist somit ein wertvolles Mittel zur wechselseitigen Verständigung und Annäherung.

Das zweite Fragengebiet, das des Börsenverkehrs, eines der wichtigsten Verwaltungsgebiete der Handelsvertretungen. Als Vorort, für die Ostdeutschen Produktenbörsen ist in dieser Hinsicht Breslau anzusehen. Für uns kommen von den polnischen Börsen vor allem die in Kraków, Poznań, Warszawa und Lwów in Frage, doch kommen auch noch weitere in Betracht. Es handelt sich zunächst um Vereinbarungen über die wechselseitige Zulassung von polnischen, bezw. deutschen Staatsangehörigen zu den deutschen bezw. polnischen Börsen, über Disziplinarmassnahmen gegen die beiderseitigen Börsenbesucher im Falle von Verstössen gegen gute kaufmännische Sitten. Es kommen weiter die Zuständigkeit der Schiedsgerichte und die Möglichkeit der Vollstreckung der Schiedsgerichtsurteile in Frage; es wären schliesslich auch Normen über Handelsgebräuche und Handelsusancen gemeinsam aufzustellen.

An dieser Stelle dürften diese wenigen Andeutungen genügen. Wir haben beschlossen, für die Beratung der beiden Fragengebiete zwei gemischte Ausschüsse einzusetzen, einen für Verkehrsfragen und den anderen für die Produktionsbörsenfragen, ihnen noch heute und morgen Vormittag Zeit für ihre Beratungen zu lassen und sodann das Ergebnis der Erörterungen in der morgigen Schlusssitzung entgegenzunehmen. Es ist vielleicht nicht anzunehmen, dass wir auf allen diesen Gebieten morgen bereits zu abschliessenden gemeinsamen Beschlüssen gelangen; als Hauptsache aber erscheint es uns, wenn wir den Kreis der gemeinsamen Arbeiten zunächst abgrenzen, die weiteren Arbeiten einleiten und den Boden für eine glückliche Fortführung und Lösung der Arbeiten vorbereiten. Erreichen wir dieses Ziel, dann kommen wir der Lösung der uns vorschwebenden Aufgabe ein gutes Stück näher: uns zu gemeinsamer Arbeit zusammenzufinden, einander kennen zu lernen, Vertrauen zu einander zu fassen und damit eine für weitere Verhandlungen günstige Atmosphäre zu schaffen.

Die polnisch-deutsche Kaufmannskonferenz

setzte am Vormittag des 20. d. M. zunächst die Beratungen der beiden ersten Tage gebildeten Sonderkommissionen für Verkehrsfragen bezw. die künftige Zusammenarbeit der polnischen und der deutschen Produktenbörsen im Landeshause fort, in dessen grossem Saale der Präsident der Breslauer Industrie- und Handelskammer Dr. jur. Dr.-Ing. e. h. Grund um 12 Uhr die gemeinsame

Schlussitzung

der polnischen und deutschen Vertreter eröffnete. Herr Fritz Goldschmidt, der Vorsitzende der Breslauer Produktenbörse, gab folgenden zusammenfassenden Ueberblick über die Ergebnisse der

Verhandlungen der Börsenkommission,

wobei er auf die ausgezeichnete Vorarbeit der polnischen Abordnung besonders hinwies:

„Anlässlich der Zusammenkunft der Vertreter der polnischen und Breslauer Kaufmannschaft in Breslau am 19. und 20. Oktober 1928 traten Vertreter der polschen Getreidebörsen und der Breslauer Produktenbörse zusammen, um schwebende Fragen des gegenseitigen Geschäftsverkehrs zu erörtern und Wege zur Erleichterung und Förderung dieses Verkehrs zu finden. Die gemeinsame Aussprache zeigte das beiderseitige Bestreben, die Grundlagen für einen regen gegenseitigen Geschäftsverkehr zu schaffen und führte in einer Reihe von wichtigen Punkten bereits zu einer Uebereinstimmung; insbesondere wurde über die Frage der Zweckmässigkeit der gegenseitigen Ausgleichung des Begutachtungs-, Arbitrage- und Probenahmeverfahrens, der gemeinschaftlichen Aufstellung von Sachverständigenlisten, über die Frage des etwaigen Vorgehens gegen böswillige Schuldner, sowie über die Frage der Anerkennung von Schiedssprüchen, so-

soweit die Parteien sich einem Schiedsgericht unterwerfen und in diesem Verfahren vertreten waren, eine restlose Uebereinstimmung erzielt. Es bestand auch volle Einmütigkeit darüber, dass die polnischen Getreidebörsen deutschen Staatsangehörigen und die Breslauer Produktenbörse polnischen Staatsangehörigen die Zulassung mit der Befugnis zur Teilnahme am Handel gewähren werden. Zur Fortbildung der gefundenen Grundsätze und weiterhin zur Schaffung gemeinsamer einheitlicher Handelsgebräuche wird auf Anregung der polnischen Vertreter eine

permanente gemischte Kommission,

bestehend aus Vertretern der polnischen und breslauer Landesproduktenhandels eingesetzt, die ihre Beratungen mit möglichster Beschleunigung aufnehmen soll. Den beiderseitigen Handelsvertragsdelegationen soll der Wunsch zum Ausdruck gebracht werden, im Rechtshilfevertrag die gegenseitige Vollstreckbarkeit von Schiedssprüchen vorzusehen".

Herr Tadeusz Marchlewski, Präsident des Verbandes kaufmännischer Vereine in Pommerellen, Vizepräsident der Graudenzer Handelskammer und Vizepräsident des Obersten Rates der polnischen Kaufmannschaft, erstattete den

Bericht der Verkehrskommission,

die zu folgenden Resultaten ihrer Beratungen gekommen ist:

I. Eisenbahnfragen.

1. Fahrplanwünsche: Es besteht Uebereinstimmung darüber, dass der jetzige Zustand der Verbindung Breslau—Warszawa baldigst verbessert werden muss. Die Wiederherstellung der früheren Verbindung würde dem Bedürfnis der polnischen und deutschen Kaufmannschaft Rechnung tragen. Es muss danach gestrebt werden, eine wirklich gute und durchgehende Verbindung zu schaffen, die günstige Abfahrts- und Ankunftszeiten in Warszawa und Breslau aufweist. In Erwägung zu ziehen ist die Schaffung eines Anschlusses an eine seit kurzem bestehende überaus schnelle Verbindung von Breslau nach Süddeutschland und derüber hinaus. Bei der angestrebten durchgehenden Schnellzugsverbindung sollte dafür Sorge getragen werden, dass je nach der Zeitlage nicht nur Speisewagen, sondern auch gegebenenfalls Schlafwagen in dieses Zugpaar mit eingestellt werden.

2. Verkürzung der Bahnlinie Warszawa—Breslau. Es wurde in der Verkehrskommission hervorgehoben, dass der Bau des Zwischenstückes Wilhelmsbrück—Sieradz eine hervorragende Abkürzung der Verbindung zwischen Breslau und Warszawa bedeuten würde. Der Ausbau der in den letzten Jahren stärker in den Vordergrund getretenen Bahnlinie Persow—Petrikow—Lublin würde zwar auch eine Verkürzung der Verbindung Warszawa—Breslau bedeuten, jedoch den Nachteil im Gefolge haben, dass die Stadt Łódź von dieser Verkehrslinie ausgeschaltet wäre.

3. Tarifwünsche: Mit Freuden wurde davon Kenntnis genommen, dass ein direkter Verbandsgütertarif zwischen den beiderseitigen Eisenbahnverwaltungen für die hauptsächlichsten Güterarten, insbesondere landwirtschaftliche Produkte, bereits aufgestellt ist, so dass zu erwarten steht, dass dieser Tarif schon in Kürze in Kraft treten wird. Es ist der Wunsch geäussert worden, dass dieser Verbandstarif, der sich zurzeit nur auf eine beschränkte Anzahl von Gütern erstreckt, auch auf alle übrigen, für den beiderseitigen Handelsverkehr in Frage kommenden Warengruppen ausgedehnt wird.

4. Bäderverkehr. Es besteht Uebereinstimmung darüber, dass die jetzigen Erschwerungen des Reiseverkehrs, die vor allen Dingen dem Besuche der Bäder und Sommerfrischen in beiden Ländern Abbruch tun, sobald als möglich beseitigt werden. Hierfür ist erwünscht eine Erleichterung der Passformalitäten und die Herstellung möglichst guter Zugverbindungen. Verschiedene Wünsche, die sich auf den Besuch der auf der polnischen Seite gelegenen Hohen Tatra und Beskiden beziehen, sollen von den hauptsächlich an diesen Fragen interessierten beiderseitigen Verkehrsverbänden weiterverfolgt werden und tatkräftige Unterstützung durch die Handelskammern und Handelsverbände finden. Zu prüfen bleibt, ob auch nach dem Vorbild anderer Staaten eine Erleichterung dieses Reiseverkehrs durch Erwirkung von Fahrpreisermässigungen bei den beteiligten Eisenbahnverwaltungen herbeigeführt werden sollen. Man ist sich darüber vollkommen einig, dass die Erschliessung der Verkehrswege dem Weiterausbau der Handelsbeziehungen vorauszugehen hat.

II. Postalische Fragen.

1. Der Fernsprechverkehr kann im grossen und ganzen als befriedigend angesehen werden. Den von polnischer Seite geäusserten Wünschen auf weitere Ausdehnung des Verkehrs mit einigen niederschlesischen Städten, z. B. Neisse usw., wird durch entsprechende Anträge an die deutsche Postverwaltung seitens der Breslauer Kammer umgehend Rechnung getragen werden.

2. Es wird für erwünscht gehalten, baldigst den Postanweisungs- und Nachnahmeverkehr zwischen beiden Ländern auf Grundlage des allgemeinen Weltpostvereinsvertrages einzuführen, zumal in der heutigen Zeit der Nachnahmeverkehr mit Paketen eine besonders grosse Rolle spielt und der bei der Eisenbahnverwaltung bereits zugelassene Nachnahmestückgüterverkehr die Bedürfnisse der Kaufmannschaft nicht genügend zu befriedigen in der Lage ist.

3. Gemäss dem zum Weltpostvertrag vorgesehenen Nebenabkommen wird die Zulassung gewisser Arten von Drucksachen zu einem um 50 Proz. ermässigten Tarif für erwünscht gehalten und Wert auf baldigen Abschluss eines Postzeitungsabkommens gelegt.

4. Anzustreben ist die Aufnahme eines beiderseitigen Postscheckverkehrs. Ueber die technische Durchführbarkeit werden die beteiligten Verwaltungen zunächst nähere Prüfungen vornehmen müssen.

III. Luftverkehr.

Ein Luftverkehrsabkommen zwischen Deutschland und Polen ist noch nicht getroffen, soll sich jedoch in Vorbereitung befinden. Man ist sich darüber völlig einig, dass nach Abschluss eines derartigen Abkommens baldigstmöglich auf die beteiligten und zuständigen Verwaltungen einzuwirken ist, dass Luftlinien geschaffen werden, die auch den Bedürfnissen des beiderseitigen Handels vollkommen Rechnung tragen. Die Kommission hat mit besonderem Interesse von folgenden Projekten Kenntnis genommen: die Schaffung einer Verbindung Warszawa—Łódź—Breslau, die ihre Fortsetzung finden müsste über Prag und München, Süddeutschland, Schweiz, Frankreich, Spanien, Afrika. Ueber Warszawa hinaus würde die Linie fortzuführen sein nach Königsberg. Die Industrie- und Handelskammer Königsberg unterstützt diese Wünsche. Ferner ist der Wunsch laut geworden, eine Linie zu schaffen: Breslau (gegebenenfalls Ausgang von Hamburg über Berlin) — Katowice — Kraków — Lwów mit Abzweigung hierselbst über Czernowitz — Jassy nach Bukarest und anderseits Fortführung nach Kiew — Charkow — Teheran — Indien usw. Da Fluglinien, die ihrer Bestimmung gemäss weite Strecken zu überbrücken berufen sind, möglichst wenige und nur weit von einander abgelegene Landungsplätze aufweisen sollen, bleibt zu erwägen, ob nicht bei der Nähe der beiden Flugplätze in Gleiwitz und Katowice eine Einigung dahin zu erzielen wäre, dass täglich wechselnd nur ein Haltepunkt für beide Landungsplätze vorgesehen wird. Evtl. müsste durch einen besonderen Zubringeverkehr Anschluss an die durchgehende Verbindung geschaffen werden. Schliesslich wäre noch in Aussicht zu nehmen die Schaffung einer Linie Breslau Poznań — Danzig.

Wenn es auch anderen dafür berufenen Stellen vorbehalten bleiben muss, die Festlegung dieser Luftverkehrslinien vorzunehmen, so ist man sich doch darüber klar, dass die Kaufmannschaft, die an diesen Fragen ein besonderes Interesse nimmt, mit Nachdruck die Schaffung der vorstehend als für den Handelsverkehr wichtig anerkannten Linien betreiben muss. Die Erfahrungen, die im Breslauer Luftverkehr gesammelt worden sind, haben erkennen lassen, dass die schlesische Kaufmannschaft die schon bestehenden Verbindungen sehr stark benutzt, so dass anzunehmen ist, dass auch die über Breslau nach dem Osten projektierten Luftlinien eine gute Besetzung aufweisen werden.

Präsident Dr. Grund dankte im Namen der Vollversammlung und gleichzeitig im Namen seines polnischen Mitvorsitzenden den Mitgliedern der beiden Kommissionen für die geleistete vorzügliche und tiefgründige Arbeit und insbesondere auch den polnischen und deutschen Verhandlungsleitern. Da keine Wortmeldungen erfolgen, konnte er unter dem lebhaften Beifall der Versammlung auch die einstimmige Billigung der Kommissionsbeschlüsse feststellen. Er gab sodann der Hoffnung Ausdruck, dass es den beiderseitigen Bemühungen gelingen möge, bei den massgebenden Stellen der polnischen und deutschen Verkehrsverwaltung sowie den für das Börsenwesen zuständigen Instanzen die Erfüllung der den gemeinsamen Interessen entsprechenden Wünsche bald zu erreichen. Den Verhandlungen in Breslau sei eine um so grössere Bedeutung zuzumessen, als sie zu einem Zeitpunkt begannen, und so glücklich zu Ende geführt werden konnten, wo die offiziellen Handelsvertragsverhandlungen wieder einmal in ein gewisses Stocken geraten sind. Habe sich doch auch hier gezeigt, dass die Vertreter der Wirtschaft, die nicht zusammengekommen seien, um spezielle und eigensüchtige Interessen zu verfolgen, sich bewusst bleiben, dass das, was uns vereinigt, weit schwerer wiegt, als das, was uns heute noch trennt. Um diesem festen und aufrichtigen Willen der hier versammelten Wirtschaftskreise, die wirtschaftsfriedliche Verständigung zwischen Polen und Deutschland zu fördern, einen nachhaltigen Ausdruck zu geben, schlage er auch im Namen seines polnischen Mitvorsitzenden vor, folgendes

Telegramm an die Führer der deutschen und der polnischen Handelsvertragsdelegation

zu richten: (von uns bereits in der vorigen Nr. im Wortlaut veröffentlicht. Die Red.):

„Die Vertreter der massgebenden kaufmännischen Verbände Polens und der polnischen Produktenbörsen sind in Breslau mit Vertretern der Breslauer Kaufmannschaft, unter Führung der Breslauer Handelskammer, des Grosshandelsverbandes und der Produktenbörse zur Erörterung und Förderung gemeinsamer Verkehrs- und Börsenfragen zusammengekommen. In dem Streben, im beiderseitigen Interesse Handelshemmnisse im Sinne des Schlussberichtes der Genfer Weltwirtschaftskonferenz beseitigen und die Grundlagen eines engeren Verkehrs schaffen zu helfen, verfolgen die Teilnehmer der Konferenz die Handelsvertragsverhandlungen mit gespanntem Interesse und geben dem Wunsche nach einer baldigen, beide Seiten befriedigenden Abschluss Ausdruck".

Dieser Vorschlag fand die einmütige Zustimmung der Versammlung. Herr Dr. Grund teilte darauf mit, dass die von Herrn Otmianowski schon gestern überbrachte Einladung zu einem Besuch der nächstjährigen Posener Landesausstellung, um dort die in Breslau begonnene Arbeit fortzusetzen, mit herzlichem Dank angenommen werde. Würde sich dabei doch die sehr willkommene Gelegenheit bieten, den durch das Referat von Verbandsdirektor Sikorski gewährten Einblick in die fortschreitende Entwicklung des polnischen Wirtschaftslebens zu vertiefen und dabei auch alte freundschaftliche Beziehungen von Mensch zu Mensch zu erneuern und neu zu knüpfen. Der Führer der polnischen Abordnung, Herr Kazimierz Otmianowski, Vizepräsident der Posener Industrie- und Handelskammer und des Obersten Rates der Verbände der polnischen Kaufmannschaft, betonte ebenfalls, dass die Breslauer Verhandlungen sich hoffentlich schon in nächster Zukunft segensreich für den Handels- und Reiseverkehr zwischen beiden Ländern auswirken würden. Diese Hoffnung stützt sich vor allem auf die verheissungsvolle Tatsache, dass für das Verkehrswesen sowohl, wie für die hier erörterten Börsenfragen ständige paritätische Kommissionen eingesetzt worden sind, die sich die praktische Durchführung der oben erwähnten Vorschläge und Anregungen angelegen sein lassen werden. Der Redner dankte hier auch mit herzlichen Worten der Bresl. Kammer, insonderheit deren Präsidenten für die wohldurchdachte und glänzend durchgeführte Organisierung der Breslauer Zusammenkunft. Darüber hinaus erstreckte er seinen und seiner polnischen Kollegen wärmsten Dank auch auf alle übrigen Faktoren, wie Stadt. Provinzialverwaltung, Presse und die ganze Bürgerschaft, die zu dem glücklichen Gelingen der deutsch-polnischen Kaufmannskonferenz beigetragen und den polnischen Gästen den Aufenthalt in unseren Mauern so angenehm gemacht haben.

Verbandsnachrichten

Der Verein selbständiger Kaufleute gibt seinen Mitgliedern bekannt, dass die Geschäfte am Mittwoch, den 31. Oktober cr. bis 8 Uhr abends geöffnet sein dürfen.

Geldwesen und Börse

Warschauer Börsenkurse.

Holland 357,45, Kopenhagen 237,80, London 43,25, New York 8,90, Paris 34,83½, Schweiz 171,56, Stockholm 238,25, Wien 125,34, Italien 46,71, Dollaranleihe 98, Dollar in bar 8,89.

Auf der Aktienbörse notierten: Bank Handlowy 120, Bank Polski 173,50, Bank Zachodni 32,50, Bank Związku Spółek Zarobkowych 80, Kohle 99,25, Lilpopy 37,50, Modrzejów 35, Ostrowiec Serie B 113, Rudzki 39, Starachowice 45,75, Zieleniewski 152, Zawiercie 20,50, Borkowski 16, Spiritus 25, Bank Dyskontowy 134,50, Kijewski 96, Towarzystwo Elektryczność 90, Siła i Światło 134, Chodorów 198, Naphtha 4, Cegielski 43,50, Klucze 7,15, Żegluga 15.

Gründung einer zentralen Handwerksbank.

In der vergangenen Woche fand in Warszawa eine Zusammenkunft der Vertreter aller Handwerksgenossenschaften Polens statt. U. a. wurde der Beschluss gefasst, eine zentrale Handwerksbank ins Leben zu rufen. Zu diesem Zweck hat die Versammlung offizielle Vertreter ernannt, die von der Regierung Gewährung von Krediten für die bestehenden Handwerksgenossenschaften fordern sollen, und zwar in einer Höhe, wie sie deren Bedeutung im Wirtschaftsleben entspricht.

Einfuhr/Ausfuhr/Verkehr

Stellungnahme zur Verschlechterung unserer Handelsbilanz.

Im „Kurjer Poranny" ist kürzlich eine interessante Abhandlung erschienen, die sich mit der Verschlechterung unserer Handelsbilanz befasst, und sich etwa wie folgt äussert: Falls die Wirtschaftslage eines Landes sich bessert, erhöht sich gleichzeitig der Bedarf an Rohstoffen und Halbfabrikaten, sowohl inländischer wie auch ausländischer Herkunft. In demselben Masse steigt auch die Nachfrage nach inländischen und ausländischen Produktionsmitteln. Dagegen zeigt die Investitionskurve bei einer Krisis des Wirtschaftslebens einen Rückgang auf ein Minimum, ebenso vermindert sich der Bedarf. Die Verschlechterung der Handelsbilanz ist also in der Regel ein Zeichen für die Besserung des wirtschaftlichen Standes eines Landes, und die Besserung der Bilanz weist in der Regel auf eine weniger günstige Umkehr der wirtschaftlichen Lage hin. Eine passive Handelsbilanz gibt zu keinen Besorgnissen Anlass, falls sie auf einer ausgeglichenen Zahlungsbilanz gegründet ist. Das Ziel der augenblicklichen Finanzpolitik der Regierung müsste sein, darauf zu achten, dass sich das Problem der Handelsbilanz nicht automatisch auf dem Wege einer Wirtschaftskrisis löst.

Spiritusexportsyndikat.

Bisher konnten die polnischen Brennereien infolge der Rivalität einiger Ausfuhrorganisationen auf den ausländischen Märkten nicht genügend die günstige Konjunktur ausnützen, da infolge der bestehenden Konkurrenz der einzelnen Gesellschaften gegeneinander die Preise dauernd gedrückt wurden. Augenblicklich muss sich angesichts der Bildung einer einheitlichen Exportgesellschaft die Situation bessern und die planmässig und fachmännisch organisierte Ausfuhraktion muss überaus vorteilhaft auf unsere Handelsbilanz einwirken.

Beginn der Ausfuhr von Salz.

Der der polnischen Schiffahrt angehörende Dampfer Tczew hat einen grösseren Transport von Salz aus Gdynia nach Riga transportiert. Es ist der erste Transport von Salz über diesen Hafen.

Neuer Bagger in Gdynia.

Zur Fortführung und Beschleunigung der Hafenarbeiten ist aus den südamerikanischen Häfen ein neuer Bagger in Gdynia eingelaufen und hat bereits seine Arbeiten begonnen. Der Bagger hat eine Länge von 70 m und schafft 2.500 cbm Sand in der Stunde.

Auswanderungen nach Südamerika.

In den letzten Tagen lief ein französischer Dampfer aus Gdynia aus mit 715 polnischen Auswanderern an Bord in Richtung Südamerika.

Inld. Märkte u. Industrien

Oesterreichische und czechische Importeure in Warszawa.

Die Organisationsarbeiten des kürzlich ins Leben gerufenen Syndikats der polnischen Viehexporteure schreiten rasch vorwärts. Am 20. d. Mts. fand in Warszawa eine Sitzung des Vorstandes und des Aufsichtsrates statt, in der einzelne innere Angelegenheiten sowie die Regelung des Verhältnisses der polnischen Viehexporteure zu den ausländischen Kommissionären erledigt wurden. In der ersten Hälfte des Monats November werden neue Verträge zwischen dem Syndikat und den österreichischen und czechischen Kommissionären, die zu diesem Zweck nach Warszawa gekommen sind, abgeschlossen werden.

Textilarbeiterstreik in Łódź.

Der Textilarbeiterstreik hat sein Ende gefunden. Die Vertreter der Arbeiterverbände haben das Abkommen unterzeichnet, das den Arbeitern die von der Regierung vorgeschlagene 5-proz. Lohnerhöhung zugesteht. Das Abkommen ist bis zum 1. Februar 1929 gültig. Abgesehen von geringen lokalen Misstimmigkeiten in einzelnen Fabriken ist die Gesamtheit der Textilarbeiter zur Arbeitsstätte zurückgekehrt.

Steuern / Zölle / Verkehrs-Tarife

Zollrevisionen und Kaufmannschaft.

Am 23. d. Mts. fand in der Zentrale des Verbandes der Kaufleute in Warszawa eine Konferenz statt, die sich mit den in letzter Zeit von unseren Zollbehörden durchgeführten Revisionen der Kaufmannschaft sowohl der Hauptstadt als auch der Provinz befasste. Nach mehrstündigen Beratungen, in denen verschiedentlich Referate gehalten wurden, wurde folgende Resolution angenommen:

„Die seit längerer Zeit auf dem gesamten Gebiete Polens vorgenommenen Zollrevisionen in Massen, die systematisch eine Branche nach der anderen erfassen und die Aufdeckung irgend welcher Zollhinterziehungen zum Ziel haben, berühren in durchaus schädigender Weise den gesamten legalen Handel, werfen auf ihn

in Polen einen Schatten und zerstören das Vertrauen der Gesamtheit und des Auslandes zum polnischen Handel. Dies geschieht aus folgenden Gründen:

1. Die Massenrevisionen, die von den Grenzwachen durchgeführt werden, lassen Mangel an Zusammenarbeit zwischen der fachmännischen Zollbehörde und der Grenzwache erkennen, weshalb als Folge davon eine Unzahl von Angelegenheiten in den Zollämtern und Zolldirektionen ohne Erledigung und ohne jede Entscheidung bleibt.

2. Der Mangel einer entsprechenden Gesetzgebung, die des Näheren die Grundsätze des Herkunftlandes der Ware bezeichnet, bewirkt, dass eine Unmenge von Angelegenheiten, die den Import von Waren angeblich deutscher Herkunft nach Polen behandeln, in Angriff genommen wird, jedoch mangels einer Gesetzgebung und einer genügenden Orientierung der massgebenden Faktoren keine rasche Erledigung finden kann.

3. Der Mangel an entsprechenden fachmännisch gebildeten Kräften in den Zollämtern bewirkt, dass eine grosse Anzahl von Angelegenheiten die an die Aemter gerichtet sind, keinen normalen Verlauf erfährt.

4. Die so geschaffene Sachlage gibt ein trauriges Bild der Schädigung des legalen Handels infolge der Verdächtigungen und der nicht fachgemässen Untersuchungen der Waren und weist gleichzeitig auf die wirtschaftlich durchaus schädliche, gesetzmässig unbegründete und vom Gesichtspunkt der Zollpolitik aus zweifelhafte Art des Vorgehens der Zollbehörden hin, wodurch Waren im Werte von vielen Millionen festgehalten, Geschäfte geschlossen und der normale Austausch der Waren im Lande gewaltsam unterbrochen wird.

Angesichts dessen fordern die Versammelten im Namen der wohlverstandenen Interessen des Wirtschaftslebens und der Rechtslage der Republik eindeutiges Vorgehen der Regierung in der Richtung einer legalen und raschen Lösung der ohne jede Schuld seitens des legalen Handels in Polen bestehenden Situation“.

Weltwirtschaft

Eine Interessennahme der General Motors an Fiat.

Wie sich die N. Fr. Pr. aus New York berichten lässt, verhandelt die General Motors Co. mit der Fiat in Turin über eine Interessenahme der General Motors an Fiat in fabrikatorischer und finanzieller Beziehung. Eine Bestätigung der Meldung liegt allerdings nicht vor.

Neuer brasilianischer Zolltarif.

Ende d. Mts. soll ein neuer Zolltarif in Brasilien veröffentlicht werden. Bisher wurde bekannt, dass im neuen Tarif Textilerzeugnisse besserer Qualität eine bedeutende Zollerhöhung erfahren, dagegen Zölle für Maschinen sowie für Erzeugnisse und Produkte, an denen in Brasilien bisher Mangel war, ermässigt werden.

Zum bevorstehenden Onegin Konzert am 30. Oktober in Beuthen.

Frau Kammersängerin Sigrid Onegin hat unter Berücksichtigung besonderer Wünsche, die von Seiten oberschlesischer Musikfreude vorgebracht wurden, das folgende Programm zusammen gestellt. Sie singt im ersten Teil zunächst die Arie des Sextus aus „Titus“ (Mozart), sodann 4 Lieder von Armin Knab (kein Künstler interpretiert bekanntlich die Knab Lieder so herrlich, wie Sigrid Onegin). Der Schluss bringt 2 grosse Arien und zwar von Meyerbeer die „Arie der Fides“ aus Prophet und Verdi die „Arie der Eboli“ aus Don Charlos. Sämtliche Vorträge, bis auf die Verdi-Arie, werden deutsch gesungen.

Verantwortlich für den gesamten Inhalt und Verlag: Dr. Alfred Gawlik, Katowice. — Verlag: „Hermes“ Sp. z ogr. odp., Katowice. — Druck: Śl. Zakł. Graf. i Wyd. „Polonia“ S. A. Katowice